

超電導中央リニア新幹線（東京～名古屋～大阪）全線の建設・同時開業に関する決議

超電導リニア鉄道技術は、我が国が世界に誇る最高技術である。この二十一世紀最高水準の技術の成果である中央リニア新幹線を建設し供用することは、我が国の鉄道技術を世界に広げ、各国への建設・輸出拡大のみならず、鉄道以外の我が国技術の生育、そしてアベノミクスが狙う成長産業の育成につながるものである。

JR東海の現時点の計画では、超電導中央リニアは平成三十九年に東京～名古屋間を開業するものの、その後同社の長期債務の返済に必要な期間をおいて後に建設に着手するので、東京～大阪間全線が開業するのは平成五十七年となつている。あるシンクタンクの調査によれば、東京～名古屋間開業による経済効果は十兆七千億円であり、東京～大阪間の経済効果は十六兆八千億円との試算もあり、名古屋～大阪間の開業が遅れることは我が国の経済成長に大きなマイナスをもたらすことは明白である。

昨秋、わが党の主導により国土強靭化を図る議員立法を相次いで成立させたところであるが、我が国の国土構造の強靭化は、大災害時のリダンダンシーの確保をはじめ、事前防災の観点からも早急に取り組まねばならない課題であり、老朽化が進行している東海道新幹線に加えて、東京～大阪間にもう一本の大動脈（二重系の輸送手段）の確保が必要である。

これまで、超電導中央リニア新幹線はJR東海が民間資金を活用して建設・運行するという申請に対し、国は受け身の姿勢でそれを認めるにとどまり、交通網整備に対する姿勢が希薄であった。しかし、東京～大阪間の超電導リニア新幹線は、国土のグランドデザインの観点からも我が国のあるべき交通政策の観点からも必要な交通手段である。

名古屋～大阪間の超電導リニア新幹線施設の建設費を一時的に国が立て替えて、将来JR東海に譲渡するスキームによれば、最終的には国は名古屋～大阪間の建設費に係る利子のみを負担することとなる。

ナショナルプロジェクトとして超電導中央リニア新幹線を位置づけ、早期に東京～大阪間全線を開業することが、我が国の経済成長を大きく推進することに寄与するものである。

超電導中央リニア新幹線東京～大阪間全線同時開業を実現するため所要の措置を講ずることを、以下の通り政府に求める。

記

1. しつかりとした国土のグランドデザイン、交通体系を構築し、超電導リニア鉄道網の整備を進めること。

一、超電導中央リニア新幹線（名古屋～大阪間）においては、国が資金を負担してリニア施設の早期建設を行い、施設完成後JR東海に譲渡する。

一、JR東海が同社の経営に支障のないリニア施設建設費の元本返済計画を作成し、一定期間内に返済を行う。

一、名古屋～大阪間の繰り上げ開業に伴って生ずるJR東海の経営上の諸問題について、所要の税制等の措置を講じる。

一、工事に伴い発生する残土について、沿線関係地方公共団体と共に活用策を検討すること。

一、既存の整備新幹線の整備スキームに悪影響を与えないこと。

一、既存の東海道新幹線について、新駅の整備等の検討を行うこと。

右決議する。

平成二十六年四月二十四日

自由民主党政務調査会

超電導リニア鉄道に関する特別委員会